Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1348

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het station in Eijsden* (ingezonden 21 januari 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 februari 2015)

Vraag 1
Kent u de oproep die de provincie Limburg vorige week deed, om in overleg te treden over de bediening van het station in Eijsden?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Waarom is er voor gekozen om station Eijsden in het hoofdrailnet op te nemen? Waarom is er tot nu toe niet voor gekozen om het station over te dragen aan de regionale overheid, nu dit wel is gebeurd met de twee intercitylijnen in Limburg die eerder (ook) bij NS in beheer waren?

Antwoord 2
Station Eijsden maakt van oudsher deel uit van het hoofdrailnet. Het station ligt aan Belgisch uitgerust spoor en wordt – in opdracht van de NS – bediend door de Belgische vervoerder NMBS op de lijn Maastricht-Luik. De grensoverschrijdende stoptreindienst Maastricht-Luik doet één keer per uur, per richting, station Eijsden aan. Dat is eind 2011 afgesproken tussen de provincie Limburg, NS en het Ministerie van IenM. Het Ministerie van IenM ziet geen reden daar nu verandering in aan te brengen.
In de vraag wordt gesuggereerd dat overdracht van stations aan decentrale overheden mogelijk zou zijn. Dat is niet het geval. Treindiensten kunnen wel overgedragen worden aan decentrale overheden. Zo worden de stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwijck en Sittard-Heerlen met ingang van 11 december 2016 gedecentraliseerd. Er zijn echter geen intercitylijnen in Limburg overgedragen aan de regionale overheid.

[1] http://eijsden.nu/home/?p=37191

ah-tk-20142015-1348
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Deelt u de mening van de provincie Limburg dat NS hom of kuit moet bieden: ofwel NS gaat station Eijsden alsnog en snel bedienen, ofwel anderen moeten de kans krijgen om het station te bedienen en de lijn te exploiteren?

Antwoord 3
De NS bedient het station Eijsden op dit moment al. Zij doet dat via samenwerking met NMBS.

Vraag 4
Vraagt bediening van het station Eijsden door een andere vervoerder dan NS een wijziging van het Besluit hoofdrailnet? Zo ja, binnen hoeveel tijd is zo een wijziging te realiseren? Bent u bereid om die wijziging door te voeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4
De reikwijdte van de concessie voor het hoofdrailnet staat in principe vast voor de duur van de concessieperiode. Dit is mede het gevolg van de motie Hoogland c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 356), waarin de regering werd verzocht tijdens de lopende concessieperiode voor het hoofdrailnet geen lijnen te decentraliseren en aan te besteden.
Daarnaast is er in artikel 2 lid 4 van de concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 de verplichting voor de NS opgenomen om «actief met regionale vervoerders en decentrale overheden samen te werken om binnen de formele marktordening integrale vervoersdiensten te ontwikkelen, over de grenzen van de wederzijdse concessies heen». Voorwaarde is dat extra spoorvervoerdiensten logistiek inpasbaar zijn en de NS niet belemmeren in het nakomen van de verplichtingen van de concessie voor het hoofdrailnet.
Ik zie geen reden hierin wijzigingen aan te brengen omdat het belang van alle reizigers te allen tijde voorop staat en daar in de formuleringen van de concessies ook van uit gegaan is.
Het internationaal spoorvervoer voor personen, zoals de grensoverschrijdende treindienst Maastricht-Luik, is overigens vrijgegeven als gevolg van de Europese liberaliseringsrichtlijn (die inmiddels is opgegaan in richtlijn 2013/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte). Dit betekent in beginsel dat elke vervoerder grensoverschrijdende diensten mag aanbieden, inclusief cabotage, op Maastricht-Eijsden-Luik.
Bij toetreding van een nieuwe vervoerder kan de NS als bestaande vervoerder aan Nederlandse zijde een toets aanvragen bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM).

Vraag 5
Is er inmiddels contact geweest met de provincie over haar oproep om het overleg over de overdracht van het station aan de provincie op te starten? Zo ja, wat is daar de uitkomst van?

Antwoord 5
Er vindt regelmatig overleg plaats tussen de provincie Limburg, het Ministerie van IenM en vervoerders over een reeks van spooronderwerpen, bijvoorbeeld tijdens de landsdelige OV- en spoortafels, die verankerd zijn in artikel 7 van de concessie voor het hoofdrailnet.
Tijdens enkele overleggen is ook gesproken over de grensoverschrijdende treindienst Maastricht-Luik en de bediening van station Eijsden. De provincie is daarbij geattendeerd op de bereidheid van NS om te overleggen over de ontwikkeling van de treindienst op dit traject, inclusief de bediening van station Eijsden. NS heeft mij laten weten dat er (nog) geen verzoek tot overleg is binnengekomen.

Vraag 6
Zijn er feitelijke, technische of economische belemmeringen die in de weg staan aan het bedienen van station Eijsden door een andere partij dan NS? Zo ja, kunt u aangeven welke belemmeringen er volgens u bestaan en hoe die eventuele belemmeringen opgelost kunnen worden, respectievelijk welke maatregelen of middelen dat vraagt? Bent u bereid om over die noodzakelijke maatregelen met de provincie Limburg te overleggen, zodat een oplossing alsnog gerealiseerd wordt?

Antwoord 6
Ja, er zijn belemmeringen, van verschillende aard, maar deze zijn in principe oplosbaar.
Eijsden maakt onderdeel uit van het hoofdrailnet en daarmee heeft NS op basis van de vervoerconcessie een alleenrecht voor de bediening van het station. Zie antwoorden bij 4 en 5 voor de mogelijkheden en randvoorwaarden binnen dit kader.
Tussen Maastricht Randwyck en Eijsden wijzigen de technische systemen voor de tractie-energievoorziening en voor de treinbeveiliging. Ten noorden van deze overgang liggen systemen zoals die op de rest van het Nederlandse spoorwegnet worden toegepast. Ten zuiden van deze overgang liggen systemen zoals die op de rest van het Belgische spoorwegnet worden toegepast. Daarmee ligt station Eijsden de facto aan een spoortraject met Belgische infrastructuur-kenmerken op Nederlands grondgebied. Technische randvoorwaarde voor de bediening van station Eijsden is dan ook dat treinen op dit traject met deze Belgische systemen moeten zijn uitgerust. Omdat deze treinen ook ten noorden van deze «technische grens» onder de Nederlandse systemen moeten rijden, moeten ze dus zowel de Belgische als Nederlandse systemen aan boord hebben.
Volgens NS kunnen sommige NS-treinen bij zware belasting niet rijden op sporen die met het Belgische treinbeveiligingssysteem zijn uitgerust. Onbekend is in hoeverre dit bij ander materieel van andere vervoerders ook aan de orde zou kunnen zijn.
Voor de toekomstige bediening van station Eijsden is verder van belang dat ProRail momenteel de mogelijke aanleg van een nieuw treinbeveiligingssysteem tussen Maastricht en de Belgische grens bestudeert. Na definitieve besluitvorming hierover zouden de treinen wellicht ook hiermee moeten zijn uitgerust.
Economische belemmering is dat de bestaande stoptreinverbinding Maastricht-Eijsden-Luik jaarlijks verliest maakt. Een tweede treindienst per uur zal het verlies doen toenemen.
Dit dossier kan wat mij betreft worden besproken tijdens de reguliere en landsdelige overleggen tussen Limburg, ministerie IenM en/of vervoerders.

Vraag 7
Als de in de vorige vraag bedoelde belemmeringen niet bestaan, bent u dan bereid om met de provincie te overleggen over een zo spoedig mogelijke overdracht van het station aan de regionale overheid?

Antwoord 7
Er is geen aanleiding om in overleg te treden over een overdracht van *de treindienst* naar Eijsden aan de decentrale overheid. Het station wordt immers bediend door NS. Daarnaast bestaan er nog voldoende mogelijkheden om over de ontwikkeling van de treindienst op dit traject te overleggen (zie antwoord bij 4 en 5).
Indien blijkt dat partijen niet tot een goede samenwerking kunnen komen, dan kan NS het Ministerie van IenM als concessieverlener verzoeken in overleg te treden met de betrokken decentrale concessieverlener.

Vraag 8
Welke onafhankelijke instantie beoordeelt de vraag of sprake is van belemmeringen en of en op welke wijze deze belemmeringen weggenomen kunnen worden? Is dat de Autoriteit Consument en Markt (ACM), de Europese Commissie, ProRail of een andere instantie?

Antwoord 8
Verschillende instanties hebben vanuit hun eigen verantwoordelijkheid een rol.
– De Autoriteit Consument en Markt (ACM) speelt een rol bij grensoverschrijdend spoor voor personen. Zie antwoord bij vraag 4.
– ProRail kan opdracht worden verleend om te bestuderen of en op welke wijze een nieuwe treindienst infrastructureel valt in te passen op het spoornet Maastricht-Eijsden-grens. ProRail zou daarvoor moeten samenwerken met Infrabel de Belgische counterpart.

- De Inspectie Leefomgeving en Transport kan bij mogelijke frequentieverhoging op het traject tussen Maastricht en de Belgische grens aanvullende voorwaarden ten aanzien van de treinbeveiligingssystemen stellen.
- De Europese Commissie kan ambtshalve of op basis van een klacht een onderzoek instellen naar eventuele strijdigheid met Europese regels.

Vraag 9
Hoe zit het nu precies met samenloop: is het bedienen van deze lijn door een andere vervoerder op dit moment toegestaan? Klopt het dat NS wel mag deelnemen aan regionale aanbestedingen van openbaar vervoer, als er sprake is van «substantiële samenloop»? Deelt u de mening dat dit criterium omgekeerd ook van toepassing zou moeten zijn, zodat andere vervoerders het spoor van NS mogen berijden als dat geen substantiële samenloop veroorzaakt volgens deze zelfde definitie? Bent u bereid om eventuele regels die hieraan in de weg staan, weg te nemen?

Antwoord 9
Zie antwoord 4 voor de mogelijkheid van een andere vervoerder.
In de Lange Termijn Spooragenda is benoemd dat de focus van NS moet liggen bij het hoofdrailnet. In de uitwerking hiervan is bepaald dat NS niet mag meedingen naar decentrale concessies, tenzij er sprake is van «substantiële samenloop». Van substantiële samenloop is sprake als er voor minimaal drie gezamenlijk bediende stations samenloop is tussen regionale treinen.
Nee, deze mening deel ik niet.
Het betreft twee andere situaties. Met het afbakenen van waar NS wel en niet mag meedingen met decentrale concessies, worden de grenzen van die decentrale concessies niet veranderd. De concessies betreffen een exclusief recht. Wanneer op het hoofdrailnet moet worden toegestaan dat andere vervoerders hierop mogen rijden voor zover het niet substantiële samenloop is, dan wordt aan de grenzen van het hoofdrailnet en daarmee het exclusieve recht van NS voor de exploitatie daarvan getornd. Wel is in de nieuwe vervoerconcessie bepaald dat NS en een decentrale overheid of regionale vervoerder in gesprek kunnen treden over een integrale spoorvervoersdienst, binnen de formele marktordening. Zie hiervoor antwoord bij vraag 4.
Overigens, zou bij samenloop door verschillende vervoerders een veiligheidsbeoordeling in verband met de verschillende treinbeveiligingssystemen van de verschillende vervoerders van belang kunnen zijn.

Vraag 10
Welke technische noodzaak en ratio is er om samenloop op het traject naar Eijsden niet toe te laten, terwijl diezelfde samenloop op andere punten op het Limburgse spoor (en elders in het land) wel mogelijk is gebleken en ook daadwerkelijk en zonder problemen plaatsvindt?

Antwoord 10
Zie het antwoord op vraag 6 en 9. Bijzonder aan het spoor bij Eijsden is dat hier sprake is van Belgisch uitgerust spoor op Nederlands grondgebied. Een vergelijkbare situatie is ook aan de orde tussen Roosendaal en de Belgische grens, maar niet op andere punten op het Limburgse spoor of elders in het land.

Vraag 11
Zijn er nog meer stations die wel deel uitmaken van het hoofdrailnet, maar desondanks door NS niet bediend worden? Om welke stations gaat dit en kunt u per station aangeven waarom er is afgezien van bediening, maar waarom zij desondanks wel aan het hoofdrailnet zijn toegevoegd? Kunt u tevens voor elk van deze stations aangeven of onderzocht is of andere vervoerders bereid zijn om die stations alsnog te bedienen? Zo ja, kunt u die onderzoeken naar de Kamer toesturen? Zo nee, bent u bereid om hier alsnog onderzoek naar te doen, te beginnen met het onderzoek naar de mogelijkheden rondom station Eijsden?

Antwoord 11
Station Eijsden wordt momenteel wel door NS bediend, maar NS heeft geen bedieningsplicht op grond van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (vanwege de eerdergenoemde «Belgische infrastructuur»). Eijsden staat dan

ook niet in bijlage 5 (Lijst van te bedienen stations) van de nieuwe concessie. Een vergelijkbare situatie bestaat verder niet op het hoofdrailnet. Wel zijn er enkele evenementenstations op het hoofdrailnet zonder bedieningsplicht die evenmin zijn opgenomen in bijlage 5. NS is bereid om samen met provincie Limburg de bedieningssituatie van station Eijsden te bespreken en waar mogelijk te verbeteren, zo heeft men mij laten weten.

Vraag 12
Deelt u de mening dat door het station enerzijds onbenut te laten, maar anderzijds geen andere vervoerder de kans tot bediening te geven, de belangen van de Limburgse bevolking en reizigers geschaad worden en hen de mogelijkheid tot snellere overstap op internationale verbindingen wordt ontnomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12
Het station Eijsden wordt momenteel bediend door een grensoverschrijdende treinverbinding tussen Maastricht en Luik, en wordt daarmee niet onbenut gelaten.

Vraag 13
Deelt u de gedachte dat Eijsden een internationale verbinding is, gelet op de verbindingen met Aken en Luik?

Antwoord 13
Station Eijsden wordt momenteel bediend door de grensoverschrijdende (internationale) treinverbinding Maastricht-Luik (zie antwoord 2 en 4). De treinreiziger vanuit Eijsden kan momenteel overstappen in Luik en vanaf 2017–2018 in Maastricht voor een trein naar Aken.